

Francophonies d'Amérique



Lionel Chevrier. Un homme de combat de Bernard Chevrier (Vanier, Les Éditions L'Interligne, 1997, 222 p.)

Michèle Dagenais

Numéro 8, 1998

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1004875ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1004875ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Presses de l'Université d'Ottawa
Centre de recherche en civilisation canadienne-française (CRCCF)

ISSN

1183-2487 (imprimé)
1710-1158 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Dagenais, M. (1998). Compte rendu de [*Lionel Chevrier. Un homme de combat* de Bernard Chevrier (Vanier, Les Éditions L'Interligne, 1997, 222 p.)]. *Francophonies d'Amérique*, (8), 237–239. <https://doi.org/10.7202/1004875ar>

LIONEL CHEVRIER. UN HOMME DE COMBAT

de BERNARD CHEVRIER

(Vanier, Les Éditions L'Interligne, 1997, 222 p.)

Michèle Dagenais
Université de Montréal

Dans la biographie qu'il dresse de Lionel Chevrier, Bernard Chevrier relate la riche carrière politique de son père: un « homme de combat » ambitieux. Tout en étant un hommage, cette biographie vise à faire connaître le passé relativement prestigieux d'un des rares Franco-Ontariens à s'être illustrés de manière aussi durable et remarquable sur la scène politique fédérale.

Député sous la bannière du Parti libéral durant près de vingt-cinq ans, entre 1935 et 1963, Lionel Chevrier a représenté les électeurs du comté de Stormont, en Ontario, puis de Montréal-Laurier, à la Chambre des communes. Surtout connu pour son rôle de premier plan dans l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent, Lionel Chevrier a aussi exercé les fonctions de ministre à deux reprises — aux Transports puis à la Justice —, de haut-commissaire à Londres et de commissaire général aux visites d'État lors de l'Exposition universelle de 1967.

Avocat de formation, Chevrier décide d'entrer en politique à l'âge de 32 ans, en pleine période de crise économique. Le 14 octobre 1935, il est élu député du comté de Stormont, dans le sud-est de l'Ontario, avec une forte majorité. En avril 1943, il est promu au poste de secrétaire parlementaire du ministre C.D. Howe, alors en charge du très important ministère des Munitions et des Approvisionnements. Dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, il devient à son tour ministre des Transports. À ce titre, il travaille notamment au développement de lignes ferroviaires destinées à desservir les régions éloignées et à favoriser l'exploitation minière. Mais c'est le dossier de la Voie maritime du Saint-Laurent qui va mobiliser l'essentiel de ses énergies à cette époque.

Ce projet de voie maritime vise à faciliter le transport des marchandises entre les Grands Lacs et Montréal et à produire de l'électricité par l'aménagement de rapides. Il prévoit la participation des États-Unis qui obtiendraient ainsi la possibilité de relier la région du Midwest à l'océan. Envisagé déjà depuis plusieurs années, le projet se bute cependant à de nombreux obstacles. C'est d'abord la crise économique des années trente, puis la Deuxième Guerre mondiale qui empêchent d'aller de l'avant. Et lorsqu'au début des années cinquante, il est question de réaliser le projet, certains groupes d'hommes d'affaires américains craignent que le futur chenal n'affaiblisse le

port de New York. Finalement, en 1954, le Canada et les États-Unis donnent leur aval. Lionel Chevrier est alors nommé président de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, poste qui l'oblige à quitter la vie politique. Dans son ouvrage, Bernard Chevrier expose les grandes étapes qui ont mené à l'aménagement de ce chenal auquel 22 000 hommes vont travailler.

Avant même la fin des travaux, Lionel Chevrier, à la demande du Premier ministre Louis Saint-Laurent, démissionne de la présidence de l'administration de la Voie maritime et revient à la politique. Il se présente aux élections de juin 1957, mais, cette fois, dans le comté de Montréal-Laurier. Plusieurs journalistes se montrent réticents à l'idée qu'un Franco-Ontarien représente les droits des Québécois à Ottawa. Chevrier n'en remporte pas moins ces élections, mais il se retrouve désormais dans l'opposition. Il est alors désigné comme chef des Libéraux du Québec et leader de l'opposition à la Chambre des communes. En 1959, il est invité à l'ouverture officielle de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais le Parti conservateur, alors au pouvoir, ne soulignera pas autrement le travail accompli par Chevrier dans l'élaboration de cet immense chantier qui aura duré quatre ans.

L'autre cheval de bataille qui marque la carrière politique de Chevrier est la défense des droits des Canadiens français et la promotion du caractère bilingue du Canada. À ce chapitre, la situation ne sera pas facile non plus. Certes, la nomination de la Commission royale d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme en 1962 constitue un pas important en direction de la reconnaissance des deux peuples fondateurs du pays. Mais, à cette époque, dans le contexte de la montée des revendications nationalistes au Québec, il devient de plus en plus difficile pour Chevrier de se faire le porte-parole à la fois des Québécois et des Canadiens français. Alors ministre de la Justice et vice-premier ministre, il se retrouve au cœur même des débats constitutionnels. Comme l'écrit l'auteur: « Plus d'une fois il [Chevrier] se retrouve dans une situation inconfortable: ou bien il défend les intérêts particuliers de la province, au risque de s'aliéner le Canada anglais, ou bien il se range derrière les intérêts pancanadiens, au risque d'être perçu comme un traître aux yeux des nationalistes québécois » (p. 142).

Le 28 décembre 1963, il remet sa démission au Premier ministre Lester B. Pearson. Ses nouvelles responsabilités à titre de ministre de la Justice le fatiguent, certes, mais c'est tout de même sous les pressions qu'il quitte la vie politique. En effet, écrit l'auteur, Lionel Chevrier aurait aspiré au poste de Premier ministre, lui qui n'a alors que 60 ans. Cependant, son leadership est de plus en plus contesté au sein du caucus libéral du Québec par la génération montante de la Révolution tranquille, et c'est dans ce contexte qu'il se retire.

À partir de janvier 1964, Chevrier se voit confier le poste de haut-commissaire au Royaume-Uni. Toutefois, ne se sentant pas à sa place dans cette carrière de diplomate, il demande à être relevé de ses fonctions en 1966. Au mois d'octobre, le Premier ministre le nomme commissaire général aux visites

d'État qui vont se dérouler en même temps que l'Exposition universelle de Montréal, dans le cadre des fêtes du Centenaire. Il accomplira par la suite quelques missions en Afrique pour enfin retourner à la pratique du droit au mitan de la soixantaine. Il meurt en 1987, à l'âge de 84 ans.

De lecture agréable, cette biographie du Franco-Ontarien Lionel Chevrier est intéressante à plus d'un égard. Elle nous fait découvrir la carrière politique peu connue d'un membre important du Parti libéral. L'ouvrage est également soucieux de remettre en contexte les principales étapes de cette carrière, ce qui aide les lecteurs à s'y retrouver. Cependant, il aurait été pertinent de situer la carrière de Lionel Chevrier par rapport à celle des autres Franco-Ontariens qui ont également siégé à la Chambre des communes au cours des années trente à soixante. Cela aurait permis de mieux apprécier le parcours de Chevrier et de mieux saisir en quoi sa carrière était exceptionnelle. Les lecteurs auraient sans doute aussi apprécié que l'auteur fasse preuve d'un peu plus de sens critique vis-à-vis des actions des gouvernements libéraux, tout comme il le fait généralement lorsqu'il relate celles des gouvernements conservateurs. Cela aurait donné davantage de crédibilité à cette biographie qui, autrement, est bien documentée dans l'ensemble.